Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 77

ПЕРЕДНЕПРИВОДНОЙ УНИВЕРСАЛ ВАЗ-2111

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00077

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 77, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 28.11.2019
Дата выхода в свет: 20.02.2020

Фотографии и иллюстрации:
6 © Игорь Зотин/ИТАР-ТАСС; 7 © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС; 8 (вверху, внизу слева) © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС, (внизу справа) © частная коллекция; 9 (вверху) © Григорий Писоцкий/Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости; 10 (вверху) © Вадим Орлов/Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 11 (вверху слева) © Евгений Кашпирев/Фотобанк Лори, (вверху справа) © АЛЕКСАНДР МИХЕИЧЕВ/Фотобанк Лори, (внизу слева) © Виктор Карасев/Фотобанк Лори, (внизу справа) © РИА Новости.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка заднего сиденья

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Переднеприводной универсал ВАЗ-2111

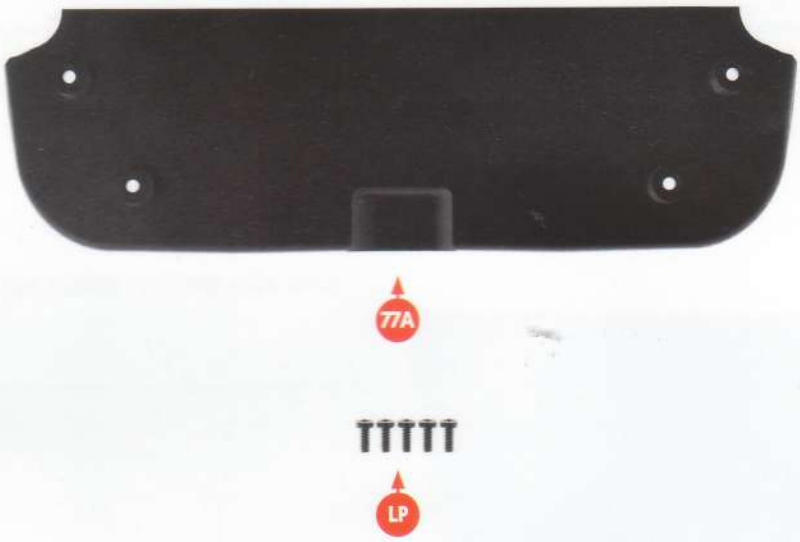
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Звезда бездорожья: ГАЗ-69

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка заднего сиденья

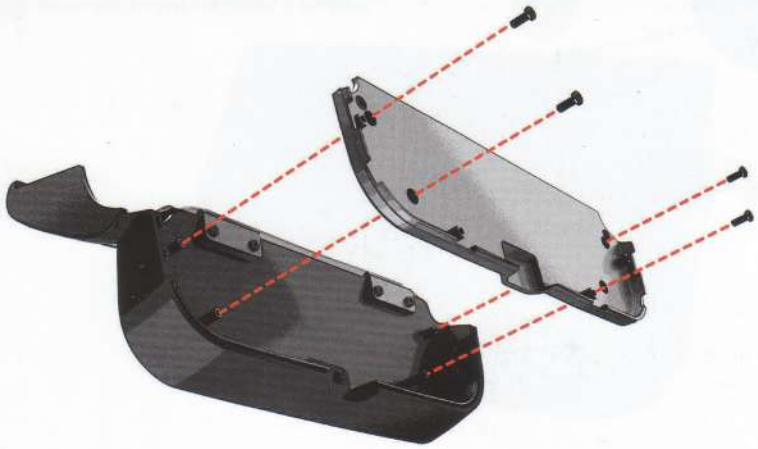
Используя детали, полученные с этим номером, присоедините нижнюю часть каркаса к заднему сиденью вашей модели ВАЗ-2101.



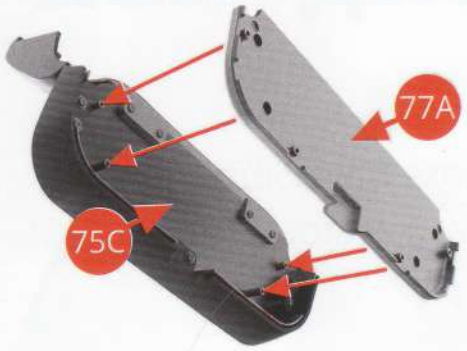
77A Нижняя часть каркаса заднего сиденья

LP Винт М2,0 × 5,0 мм (5 шт.)

Схема сборки

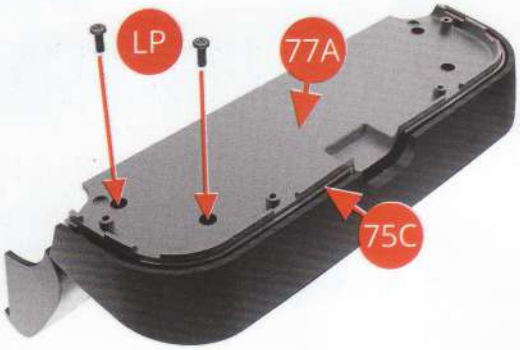


1



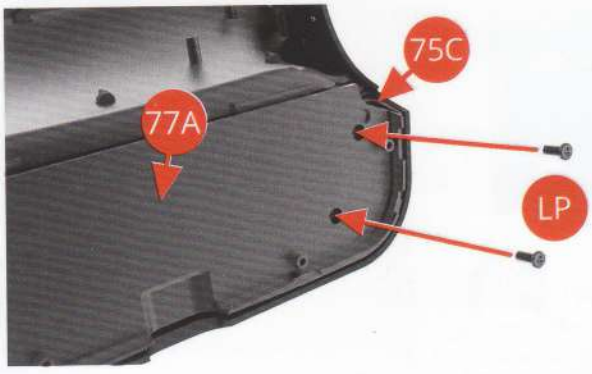
Соедините нижнюю 77A и верхнюю 75C части каркаса заднего сиденья.

2



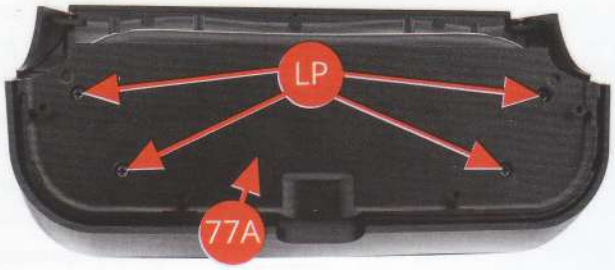
Прикрепите нижнюю часть 77A к верхней части 75C каркаса заднего сиденья двумя винтами LP с левой стороны.

3



Прикрепите нижнюю часть 77A к верхней части 75C каркаса заднего сиденья двумя винтами LP с правой стороны.

4



Так выглядит закрепленная нижняя часть каркаса заднего сиденья 77A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Переднеприводной универсал ВАЗ-2111

Новое поколение переднеприводных автомобилей АвтоВАЗа сразу задумывалось как семейство. Первым стал ВАЗ-2110 с кузовом седан, за ним последовали универсал ВАЗ-2111 и хэтчбек ВАЗ-2112.

Универсал ВАЗ-2111 стал первым переднеприводным автомобилем с таким типом кузова, изготовленным на АвтоВАЗе. Однако он не вытеснил из производственной программы завода заднеприводной универсал ВАЗ-2104. Более того, последний пережил на конвейере своего переднеприводного конкурента.

Новый универсал

К разработке нового переднеприводного универсала специалисты ВАЗа приступили в 1985 году, практически одновременно с началом проектирования базового седана. Было изготовлено несколько десятков деревянных и пластилиновых макетов с различными формами задка, которому уделялось особое внимание, так как передняя часть автомобиля была аналогичной седану. Стоит отметить, что у некоторых макетов форма задней части кузова была заметно лучше, чем у серийного автомобиля.

Первый прототип 100-й серии появился на свет в 1986 году, а последний предсерийный образец 500-й серии – в 1995-м (нумерация серий прототипов с шагом в одну сотню была заимствована вазовцами у фирмы «Порше», с которой ВАЗ сотрудничал при создании автомобиля ВАЗ-2108). Таким образом, с момента начала разработки и до начала серийного производства в 1998 году прошло 13 лет.

Автомобиль ВАЗ-2111 способен перевозить небольшие грузы. 1999 год.

Понятно, что на сроках разработки отрицательно сказались непростые 1990-е годы – экономическая неразбериха, инфляция, развал страны и т. д. Но все-таки 13 лет – это очень много! Новая модель, конечно, была воспринята с радостью, тем более что и выглядела она привлекательнее седана, имевшего слишком массивную заднюю часть. Однако будем честны перед собой: с точки зрения уровня мирового автомобилестроения в 1998 году ВАЗ-2111 был уже безнадежно устаревшим.

Автомобиль ВАЗ-2111 универсал мог комплектоваться двумя видами двигателей: 8- и 16-клапанным. 1996 год.

Конструкция машины

ВАЗ-2111 – это пятиместный переднеприводной универсал, созданный в первую очередь для семейных нужд и транспортировки небольших грузов.

Внешне передняя часть универсала ничем не отличается от седана ВАЗ-2110, а все различия заключаются только в конструкции и форме задней части кузова.

Багажник ВАЗ-2111 стал намного больше и выполнен как единый объем с салоном. В салоне ничего не изменилось, за исключением задних сидений, которые теперь можно сложить, тем самым делая багажный отсек еще вместительнее для перевозки крупногабаритных грузов. В остальном салон универсала ВАЗ-2111 точно такой же, как у седана ВАЗ-2110 или хэтчбека ВАЗ-2112.

Кузов автомобиля установлен на несущей раме с резинометаллическими элементами, на которые он опирается в 10 точках. Благодаря такому решению удалось снизить уровень вибрации и шумов в салоне, а кузов стал более прочным и долговечным.

Результаты краш-теста

Краш-тест ВАЗ-2111 показал, что при лобовом столкновении на скорости 50 км/ч пристегнутые пассажиры остаются в безопасности от удара. Но тяжелые предметы, расположенные в салоне и сверху багажника, могут в силу инерции травмировать людей.

Пятидверный универсал ВАЗ-2111 из десятого семейства. 2000 год.

На главном сборочном конвейере ВАЗа модели десятого семейства. 2002 год.

Объем багажника при общей грузоподъемности автомобиля в 500 кг варьируется от 490 до 1420 л. При наличии верхней багажной конструкции на крыше можно разместить дополнительно 50 кг груза. Также при наличии фаркопа возможна буксировка прицепа до 1000 кг, оборудованного тормозами.

На первых серийных автомобилях ВАЗ-2111 устанавливали карбюраторный двигатель объемом 1,5 л. Через некоторое время автомобиль получил новый двигатель объемом 1,6 л, с разной форсировкой. Первый вариант с восемью клапанами развивал мощность 80 л. с., а второй, 16-клапанный, – 89 л. с.

После модернизации «одинадцатая» стала продаваться под названием ВАЗ-21112 (8 клапанов) и ВАЗ-21114 (16 клапанов). Моторы комплектовались только пятиступенчатой механической коробкой передач.

Время разгона автомобиля снаряженной массой 1055 кг с 0 до 100 км/ч у 8-клапанной версии составляет 14 секунд. Максимальная скорость – 165 км/ч. Средний расход топлива – 7,8 л на 100 км пути. Автомобиль с 16-клапанным мотором набирает 100 км/ч за 12,5 с, а максимальная скорость составляет 175 км/ч. Средний расход бензина составляет 7,5 л на 100 км.

Как и в случае с ВАЗ-2110, были предусмотрены три варианта комплектации: «стандарт», «люкс» и «норма». Такие привычные сегодня вещи, как электрические стеклоподъемники, подогрев и электрорегулировка боковых зеркал, подогрев передних сидений, руль с подушкой безопасности и гидроусилителем, предлагались лишь в качестве опций за отдельную плату. Подушка безопасности пассажира, кондиционер, штатная аудиосистема в заводском исполнении не предусматривались вовсе.

Ограниченной серией выпускался полноприводной универсал ВАЗ-21116-04, оснащенный двигателем Opel C20XE объемом 2 л и мощностью 150 л. с. От обычных машин он отличался увеличенными вырезами колесных арок, измененной юбкой бампера со встроенными противотуманными фарами и обновленным аэродинамическим щитком над задней частью.

В феврале 2009 года выпуск ВАЗ-2110 на АвтоВАЗе был прекращен, однако на черкасском заводе «Богдан» эта модель выпускалась до 2014 года, правда, в немного измененном виде и под брендом «Богдан-2111».

Автомобиль ВАЗ-2111. 1997 год.

Автомобиль ВАЗ-2111, вид сзади. Современная фотография.

Звезда бездорожья: ГАЗ-69

Первый советский послевоенный автомобиль-вездеход стал поистине культовым автомобилем тех лет. И это несмотря на то, что населению машина не продавалась.

ГАЗ-69 на улице поселка Курган в Алтайском крае. 2007 год.

Известная поговорка утверждает: «В России нет дорог, есть только направления». Вот для движения по направлениям и был создан этот автомобиль, даже сейчас, спустя 70 лет, поражающий своей проходимостью.

Советский автомобиль ГАЗ-69 в Уганде. 1969 год.

Создание легенды

Заказчиком нового автомобиля было Министерство обороны СССР. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 21 апреля 1947 года и тактико-техническими требованиями Главного артиллерийского управления ГАЗ должен был разработать проект легкого армейского автомобиля-тягача для буксировки батальонных артсистем и других прицепов массой до 800 кг, а также перевозки боеприпасов,

Приборная панель автомобиля ГАЗ-69. Современная фотография.

крупнокалиберных пулеметов, 82-мм минометов и их расчетов. Ведущим конструктором ГАЗ-69 был Григорий Моисеевич Вассерман. Несмотря на то что и до, и после этого он создал немало удачных легковых вездеходов, ГАЗ-69, безусловно, был лучшим из них.

При проектировании автомобиля использовался богатый опыт, накопленный заводом в годы Великой Отечественной войны при создании вездеходов ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б, а также опыт эксплуатации в войсках американских джипов «Виллис». В конструкции автомобиля широко применялись узлы и агрегаты не только его предшественника ГАЗ-67Б, но и автомобилей М-20 «Победа», ЗИМ, а также грузовика ГАЗ-51. Автомобиль снабжался новой усиленной лонжеронной рамой, нижнеклапанным 4-цилиндровым двигателем М-20 от автомобиля «Победа» мощностью 55 л. с. и объемом 2,1 л с предпусковым подогревателем, новым шестилопастным вентилятором, трехступенчатой коробкой передач от «Победы», новой двухступенчатой раздаточной коробкой и вездеходными шинами 6,50-16 с рисунком «расчлененная елка».

Кузов многоцелевого назначения устанавливался на сварной штампованной раме и имел две боковые двери, откидной задний борт, съемный брезентовый верх с прямоугольной задней частью и боковую установку запасного колеса на задней левой боковине кузова. На двух передних съемных индивидуальных сиденьях и двух задних продольных откидных скамьях размещалось 8–9 человек. Со сложенными скамьями задний отсек мог использоваться для доставки грузов массой до 500 кг, установки носилок и вооружения. Рама лобового стекла откидывалась вперед и фиксировалась в этом положении на капоте. Для сложенного тента и съемных остекленных секций боковых дверей имелись особые отсеки. Снаружи кузова со стороны водителя устанавливалась фара-искатель. Впервые среди советских армейских автомобилей ГАЗ-69 получил системы отопления и принудительной вентиляции, обдув лобового стекла с двумя стеклоочистителями и солнцезащитные козырьки.

Заводские испытания пробегом протяженностью 12 500 км, проведенные в мае 1948 года, показали, что новый автомобиль в целом удовлетворяет предъявляемым к нему требованиям.

Производство и варианты

В 1952 году была собрана первая пробная партия ГАЗ-69, а с 1 сентября 1953 года на ГАЗе развернулось их массовое производство. На военном параде в Москве ГАЗ-69 был впервые продемонстрирован 7 ноября 1953 года. По решению правительства с конца 1954 года производство ГАЗ-69 стало переводиться на Ульяновский автозавод (УАЗ), перед этим серьезно реконструированный. Первые шесть машин ГАЗ-69 были собраны там уже в декабре. С 1955 года на УАЗе началась их серийная сборка из деталей, поступавших из Горького. Полностью выпуск ГАЗ-69 уже из своих комплектующих ульяновцы освоили в 1956 году.

В мае 1951 года появился новый вариант – ГАЗ-69А с 5-местным пассажирским четырехдверным кузовом модели «77». Эти машины использовались в армии как

Автомобиль ГАЗ-69. Современная фотография.

ГАЗ-69А с прицепом на V Международном параде ретротранспорта в Санкт-Петербурге. 2019 год.

командирские (в том числе как персональные), а также для фельдъегерской связи.

Все выпущенные «газики» поступали в армию, другие силовые структуры и различные госучреждения, а также предназначались для экспорта. Специализированные предприятия мелкими сериями выпускали (с собственными доработками) «газики» с жестким верхом – для нужд милиции, ГАИ, вытрезвителей, медицинской службы.

Почему-то широко распространено мнение, что ГАЗ-69 предназначался для армии, а его более комфортабельный «собрат» ГАЗ-69А – для народного хозяйства. Это неверно: для разных нужд использовались и те и другие. На гражданской службе ГАЗ-69 в первую очередь применялся в сельской местности. Он был служебной машиной для председателей колхозов, агрономов, партийных и советских работников районного и областного звена, которым требовалось выезжать в поля и передвигаться по дорогам без твердого покрытия в любую погоду.

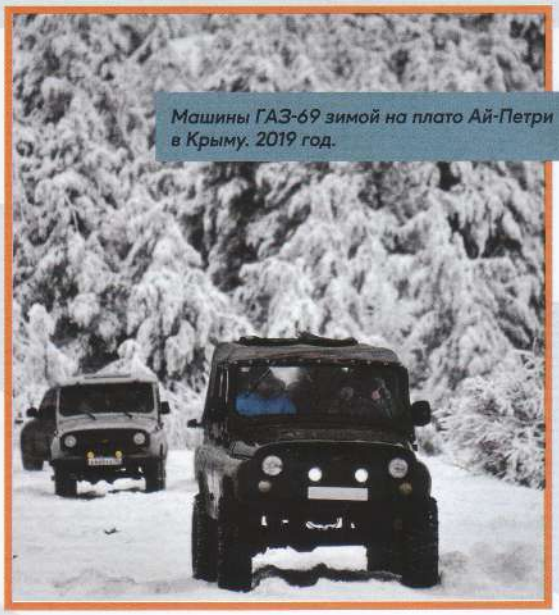
С 1956 года ГАЗ-69 стал успешно экспортироваться за границу, в том числе в тропическом исполнении. Он быстро приобрел большую популярность, особенно в Азии, Африке и Латинской Америке. Машины этого типа эксплуатировались в 56 странах. В Румынии и КНДР ГАЗ-69 производились без лицензии. Правда, по качеству они заметно уступали советским машинам и конкуренцию составить им не могли.

Советский легкий полноприводный автомобиль ГАЗ-69 крупным планом. 2016 год.

Автомобиль ГАЗ-69. Современная фотография.

Секретный «Труженик»

С целью соблюдения секретности полноприводной армейский легковой автомобиль высокой проходимости, задание на проектирование которого было получено Горьковским автозаводом в 1946 году, в документах именовался «Труженик». На самом же деле его готовили к воинскому труду.



Машины ГАЗ-69 зимой на плато Ай-Петри в Крыму. 2019 год.

В НОМЕРЕ 78

- УСТАНОВКА ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ НА ПАНЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО ПОЛА
- «АЛЬФА РОМЕО»: ПУТЬ К ПРЕМИУМ-КЛАССУ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- СТЕНКА СПИНКИ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!